

Rij maar an...

de krant van de mondige openbaar vervoergebruiker

Jaargang 1, nr. 1 februari '82. Verschijnt maandelijks, behalve in juli en augustus

«STREMMING OP DEN IJZERENWEG»

«Woensdagmorgen zijn al de treinen, in de Middenstatie komende langs de lijn Brussel-Antwerpen, met een groote vertraging de statie binnengestoomd. In de afgelopen nacht had voor een blockhaus aan de statie van Oude God, een koopwarentrein stil gehouden, daar het sein te kennen gaf dat de baan niet vrij was. De hevige koude had de werking van het seintoestel ontreddeerd. Bij het oponthoud bevroos het water in de buizen van het stoomtuig, en vooraleer dit wederom in werking kon gebracht worden, verliep er veel tijd. De opkomende treinen, verplicht te stoppen, ondergingen alle hetzelfde lot. Treinen uit Brussel en Mechelen, die rond 7 ure moesten aankomen, stoomden rond tien ure en half elf eerst de statie binnen».

Dit leuke nieuwsbericht vonden de lezers van Gazet van Antwerpen in hun krant van 25 januari 1907, vijftien-zeventig jaar geleden.

Winterweer, falend openbaar vervoer... Er zijn dus toch dingen die aan een pijlsnelle evolutie ontsnappen, maar die daarom niet direct tot blijheid stemmen. Integendeel! Wij zijn met grote schreden het tijdperk van een allesoverheersende elektronika binnengestapt. Onze spoorwegen kregen, en krijgen nog altijd, een flinker part van automatisering en elektrificatie en stuiken dan bij de eerste klap van een heuse winter in elkaar. Ongelooflijk, maar waar. Het Guinness Book of Records staat wijd open om de langste reistijden over de kortste afstand te noteren! Gelukkig de treinreiziger die in 1907 met drie-en-een-half uur vertraging de Antwerpse «Middenstatie» binnentoomde! Waar zijn ze, de collega's en vrienden, die op 11 januari 1982 zeven of acht uur in dezelfde trein doorbrachten, blauw van de kou en verstoken van elke troostende informatie? Om dan nog een hele week lang van de ene openbaar vervoerverassing in de andere te vallen!

Aan onszelf zijn de ergste beproevingen voorbijgegaan, maar toch... We hebben het lot gedeeld van tientallen die recht op in de bagageafdeling van een overvolle zeldzame trein werden meegevoerd (dankuwel, oogluikende treinwachter!), hebben menig uur zonder vooruitzichten op drukke perrons verbrachten, werden solidair slachtoffer van afgeknapte bovenleidingen en gebroken spoorstaven.

Op een hoogst ongelegen moment heeft ons openbaar vervoer zijn krachtigste troef, zijn bedrijfszekerheid, moeten prijsgeven.

En dat is erg, want onaangetaste bedrijfszekerheid had vooral onze spoorweg op een eenzame, cervolle hoogte kunnen houden t.a.v. het wegvervoer. Maar niets daarvan, voor de tweede maal in amper drie jaar tijd werd een totale afgang van wat een hooggewaardeerd vervoerssysteem zou kunnen zijn pijnlijk duidelijk. En eigenlijk zouden de onbekwaamheidsbrevetten, voorzien van naam en toenaam, nu duchtig moeten worden rondgestrooid.

Hulde aan de mensen die (naar verluidt) zestien uur ononderbroken aan de slag zijn geweest om in barre omstandigheden wissels vrij te maken en spoedreparaties uit te voeren. Ook zij zijn het slachtoffer geworden van «knappe koppen», die de uitbouw van een openbaar vervoernet uitsluitend als een technische wezen-

lijking blijven zien en die het al zo krappe geld niet altijd juist investeerden. Of die nu meer hebben geleerd dan in de winter van 1979 blijft onzeker. Een ingebakken mentaliteit, die al vele decennia onverwoestbaar is gebleken, veeg je niet met een luchtig gebaar weg.

Het is een schroefjes-en-radertjesmentaliteit die geen plaats meer laat voor het besef dat ook nog reizigers, nog «mensen» worden vervoerd. Het is die bevroren, nooit ontdooide idee dat het vervoer van mensen van vlees en bloed niet anders is dan het transport van steenkool, ijzererts of rollen plaatstaal. Een goederentrein wordt wel eens meer opzijgezet op een rangeerbundel en veel uitleg wordt daarbij niet gegeven. Net zo gebeurde met duizenden treingebruikers in de onzalige week van 11 januari. Behalve in enkele grotere stations, waar wel eens veel, onduidelijke en vaak verwarrende informatie werd gegeven, moest de brave pendelaar het elders stellen met het Grote Stilzitten van onze nationale spoorwegmaatschappij, terwijl de NMBS-kommunikees via de ochtendradio de echte ontreddeering alleen maar verbloeden... of verzweegen.

Maar, toegegeven, het was een bijna onmogelijke opdracht voor een naar Belgische begrippen gigantische maatschappij (67.000 werknemers), die nog maar sinds enkele jaren heeft begrepen dat haar reizigersbegeleiding geen gelijke tred heeft gehouden met haar technische expansie. Snelle treinen, moderne rijklijnen... wij vragen niet beter, zijn er ook dankbaar om, maar begrijpen nog altijd niet hoe een enorme kommunikatietructuur als de NMBS zo afwezig kan blijven wanneer het om elementaire woord- en beeldkommunikatie gaat. Of die goeie honderd «onthalbedienden» het binnenkort allemaal zullen oplossen, laten we voorzichtig in het midden. Een prikkelende twijfel bekruipert ons.

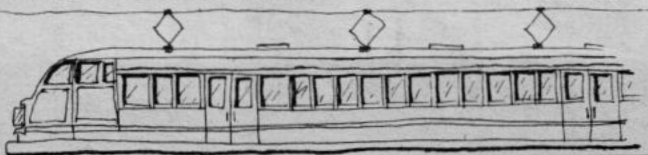
Eén enkele winterse week heeft ons hele openbaar vervoer danig in opspraak gebracht. Precies op het ogenblik, dat vrijwel bij elk vervoernet een lichte reizigersgroei werd genoteerd en dat er weer met warmte, ja zelfs met sympathie over gemeenschappelijk vervoer werd gesproken. Een uitgelezen promotiekans werd de grond ingeboord. Vele kandidaatgebruikers van trein, tram en bus werden afgeschrikt en zullen hun overstap naar zuinig, milieuvriendelijk rijden toch nog even uitstellen.

De levendig gedemonstreerde onmacht van ons openbaar vervoer is ook een hevige anti-reklame voor onze Aktie Openbaar Vervoer geworden, omdat die méér mensen op een vooral BETER kollektief vervoer wil.

In de televisie-«Konfrontatie» (17 januari) met verkeerskundige Roel de Jong zei Febiac-voorzitter Rik Daems weinig overtuigend, dat ook hij voorstander is (geworden) van complementair gebruik van auto en openbaar vervoer. Eveneens sprekend namens de Belgische autokonstruktors verklaarde Febiac-directeur-generaal Jean-Marie Standaert in «Panorama» (14 januari) dat wanneer te Brussel alle metrokokers als parkeerplaatsen voor auto's worden ingericht, het parkeerprobleem in onze hoofdstad zou zijn opgelost...

Zulke uitspraken geven weer moed. Tot de volgende sneeuwbus komt aanzetten.

Frans Fredericks



Herman De Croo:

UIT MET BIG SPENDING

Het kabinet van Verkeerswezen is berucht om zijn frekwente personeelsswisselingen: op één jaar tijds 4 namen! «De Mondige Openbaar Vervoergebruiker» ging op verkenning in Wetstraat 65, bij Herman De Croo, eerste liberaal sinds 48 jaar in dit ambt.

Rij maar an: Heeft de nieuwe Minister een bepaalde visie op de verhouding tussen openbaar vervoer en autoverkeer?

De Croo: Ik denk persoonlijk dat men moet kijken in de toekomst. Er mag niet geredeneerd worden op korte termijn, noch voor autowegen noch voor spoorwegen. Met investeringen van tientallen miljarden en dienend voor zeker honderd jaar, moet ge weten welk beeld ge nastreeft. Aan deze kant van Europa, hebben wij binnen een straal van 500 km, zo'n 50 miljoen mensen wonen. Wetende dat de spoorweg algemeen wordt geacht het vervoermiddel te zijn voor afstanden tot 500 à 700 km, dan lijkt de trein mij het perspectief te zijn voor het jaar 2000. Het is trouwens niet mogelijk het autoverkeer nog te verdubbelen.

Rij maar an: Is er dan geen combinatie denkbaar tussen auto en openbaar vervoer?

De Croo: Er zijn nu al gemengde toestanden: autotreinen bv., containervervoer, de parkings bij de stations, die dikwijls voor veel problemen zorgen in de gemeenten waar die stations liggen, en dan heeft men in de steden ook de systemen van de parkings op het einde van de metrolijnen, waar men de wagen kan laten staan. Dus de combinatie van wagen-openbaar vervoer is iets dat zich al veel vlugger aan het ontwikkelen is dan men zo zou denken. Er is geen gevecht tussen individueel en kollektief.

Nu kent ge wel de uitspraak: «mijn wagen is mijn vrijheid». De auto geeft een gevoel van meesterschap dat ge met een trein niet hebt. Men kan rijden waarheen men wil. De mensen blijken minder en minder geneigd hun auto op te geven: hij wordt kleiner, zuiniger enz... Zelfs in het mooiste openbaar vervoer ter wereld zal men die psychologische elementen niet kunnen opvangen. Men zal trouwens ook nooit aan elke deur openbaar vervoer kunnen brengen. Dat zou onbetaalbaar zijn. Is het logisch dat iemand die verkiest afgelegen te gaan wonen, op kosten van de gemeenschap een 100 miljoen kostende trein krijgt? Met welk recht? Dat hij hem betaalt! Als je ergens ver weg in de Ardennen woont en je wil een trein... dat zal niet zomaar mogelijk zijn. Midden in een bos zal het ook niet mogelijk zijn een waterleiding te bezorgen, of elektriciteit. Je moet gewoon zien voor wat je kiest.

Rij maar an: Maar het omgekeerde komt toch meer voor? In dichtbevolkte gebieden is er vaak schaars openbaar vervoer voor teveel reizigers: overbezette bussen en treinen.

De Croo: We zullen moeten denken aan dubbeldektreinen waarmee hier een tijdje geleden geëxperimenteerd is, om zonder overdreven kosten de piken op te vangen. Men kan de mensen beter bedienen met grotere rijklijnen. Wij moeten het cliënteel dienen, maar dat cliënteel woekt tezamen op hetzelfde uur, te wijten aan hetzelfde begin- en sluitingsuur van de bedrijven, burelen, scholen, en winkels, en dan vraagt iedereen een degelijk openbaar vervoer dat een half uur later leeg staat. Ik zie 's avonds metrostellen en bussen na 9 uur waar



Verkeersminister De Croo ontvangt het eerste nummer van de krant van de mondige openbaar vervoergebruiker uit de handen van eindredakteur Stev Van Thielen. Vanaf nu is de minister een geïnformeerd man.

niemand op zit. Dat kost de staat ongelooflijk veel. Als U uw tram of bus betaalt is er een onzichtbare hand van de overheid, van U, die daar heel wat subsidies bijlegt. Driekwart van de kostprijs!

Rij maar an: Geldt dat laatste ook niet bij het autoverkeer?

De Croo: Autoverkeer brengt op! Ik weet niet of het makroëconomisch zo is, maar hij is alleszins zwaar belast.

Rij maar an: Eén van de hoofdlijnen van uw beleid zal er dus in bestaan om het spitsuur te spreiden?

De Croo: inderdaad.

Rij maar an: Gaat men in België nu werk maken van een mobiliteitsbeleid? D.w.z. een beleid waarin elementen als Energie, Ruimtelijke Ordening en Krisisbeleid voorkomen?

De Croo: Eén van de problemen in België is de splitsing van de vervoersbevoegdheden. Ik had gevraagd om één «Ministerie van Infrastructuur» te vormen. Praktisch alle bevoegdheden op Verkeersgebied liggen bij het Ministerie van Verkeerswezen, behalve de investeringen in wegen en waterwegen. Binnen het pakket vervoer is er enorme concurrentie zowel op het vlak van het goederenvervoer als ook op het vlak van reizigersvervoer. Van koördinatie gesproken: twee openbare besturen?... In mijn gemeente Brakel hebben wij 2 jaar moeten vechten tegen de NMVB om éénmaal per week met een bus van de gemeente heen en terug te mogen rijden naar een klein afgelegen hoekje dat geen vervoer heeft, om de mensen minstens de kans te geven om naar de markt te komen: twee jaar, voor zo'n traject, en de NMVB maar dwarsliggen om toch maar geen reizigers op hun lijnen te verliezen!

Voor de handelsbalans is het blijkbaar goedkoper om elektrisch te rijden. Als het spoor minder verbruikt dan het privé vervoer, dan moet men dat spoorvervoer aanmoedigen.

De crisis is o.a. ook ontstaan door over-investeringen snelwegen, universiteiten, hospitalen, kanalen, havens investeringen: wij hebben ons overboud en wij verarmen nu omdat wij teveel geleend hebben. De crisis is het gevolg van de overmoed waarmee wij dat allemaal hebben aangepakt. En nu moeten we wel afremmen want we zitten met een te grote schuld.

Rij maar an: De Antwerpse metro naar de Linkeroever kost 5 miljard. Gebeurt die investering niet dan zal het een nieuwe autotunnel worden. Wat verkiest U in die situatie?

De Croo: Als het gewestplan daar niet toelaat dat naast de industriële bestemmingen er ook woongebieden komen voor ca. 50.000 mensen, dan mag men zich afvragen tot wat de metro daar eigenlijk dient.

Antwerpen heeft ook andere problemen: spoorverbindingen naar de industrie, en er moet aan de Liefkenshoek wellicht een derde tunnel bijkomen. Moet men voor de veiligheid niet meer dan twee tunnels hebben? Men kan ook de vraag stellen, tot wat een metroverbinding dient over een afstand die men ook te voet kan afleggen. Maar als er tussen de rechteroever en de linkeroever een nood kan aangetoond worden voor een bijkomende verbinding dan stem ik voor het openbaar vervoer. Let wel: als de voorwaarden ervoor gevonden worden.

Rij maar an: «Beter openbaar vervoer voor meer mensen», zo luidt onze doelstelling. Akkoord dat meer mensen het openbaar vervoer zouden moeten gebruiken?

De Croo: Moeten niet, maar het openbaar vervoer moet er in slaan zelf meer volk aan te trekken. Een openbare dienst als het openbaar vervoer moet competitief zijn. En ge loof me vrij: de mensen kiezen. Waarom rijden mensen nu met vijven in een auto? Omdat het anders te duur geworden is. Maak goede treinen, op (Vervolg op blz. 4)

Eindelijk bestaat er voor de gebruiker van metro, tram, trein en bus een mogelijkheid om zich te uiten...

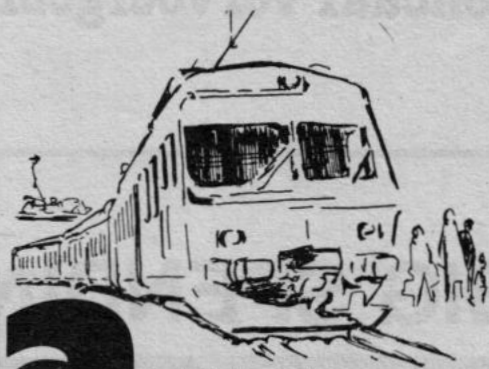
RIJ MAAR AAN...

De krant van de mondige openbaar vervoergebruiker
Wenst U op de hoogte te blijven van wat er reilt en zeilt in het wereldje van het openbaar vervoer, abonneer U dan dadelijk en stort het kleine bedrag van 100 Fr. op de PRK [000-0074040-29]

B.R.T. Nederlandse Uitzendingen
A. Reyerslaan 52 - 1040 BRUSSEL
Met vermelding: «Abonnement: Rij Maar An...»

STOPDIENST

SAMENSPANNEN



Ja zur S-Bahn

endlich etwas gegen die Verkehrslawine

VRZ - Verein pro öffentlicher Regionalverkehr Zürich

In Zwitserland is het recht op referendum ingeschreven in de wet. Concreet betekent dat dat de centrale of de federale overheid in heel wat aangelegenheden eerst het volk raadpleegt voor ze overgaat tot het nemen van «ferme» beslissingen. Zowat het omgekeerde van volmachtingen voor een regering, zal u allicht fijntjes opmerken. Welaan dan!

Het is niet de bedoeling hier in te gaan op de vraag welke problemen in aanmerking komen voor zulke volksraadpleging en hoe verder een en ander daarbij in zijn werk gaat. Ons is het te doen om één zo'n concreet voorbeeld.

De twee advertenties die dit artikel afboorden, verschenen op dezelfde dag in hetzelfde regionale Zwitserse dagblad «Tages-Anzeiger». Beide roepen de lezers op tot het stellen van dezelfde daad: een «ja»-stem namelijk bij het komende referendum. Die «Abstimmung» zal beslissend zijn voor het al of niet invoeren van de zgn. «S-Bahn» in het kanton Zürich. Daarbij zou, mits de aanleg van 12 km nieuwe spoorlijn, het inzetten van nieuw materieel en

het fors opdrijven van de frequentie, een vlot treinvervoer verzekerd worden in het hele kanton, en dat over een circuit van 360 km Zürich-stad, de voorsteden en alle belangrijke plaatsen in het kanton zouden aldus onderling zeer snel en overzichtelijk bereikbaar zijn met het openbaar vervoer.

Begrijpelijk dat de Zürichse «Vereniging vóór Regionaal Openbaar Vervoer» (vrije vertaling) - die van de advertentie links hiernaast - voor een volmondig «JA» pleit. Treinfanaten, zal je zeggen, jongens met geiteharen sokken en grote Jezus-sandalen, of arme donders die zich geen auto kunnen permitteren, of - erger nog - lieden die altijd tegendraads willen zijn, vlerken met een ziekelijke neiging voor het alternatieve. Blokletteren zij immers niet: «Eindelijk iets tegen de verkeerslawine»? En schrijven zij niet dat ze ziek worden van die mooie auto's? Jawel. Maar wie breekt daar óók een lans voor die trein? De autojongens, zowaar! De advertentie hieronder werd geplaatst door de Zwitserse Automobiellclub, die «Automobil-Club der Schweiz»,

jawohl! En waarom ze vóór zijn? Omdat het verkeer in de stadsregio en het kanton Zürich alleen maar zinvol kan georganiseerd worden als auto-mensen en openbaar vervoerslieden samenwerken: «... nur in Zusammenarbeit zwischen Bahn und Strasse», klinkt het in kort en krachtig Duits.

Je ziet het in België niet vlug gebeuren, zulke overwinning van de redelijkheid, zo'n eensgezindheid tussen de wereld van de auto en die van het openbaar vervoer. «Aktie Openbaar Vervoer» zal niet nalaten elke poging in bedoelde richting op te sporen, toe te juichen en te stimuleren. De automobilistenverenigingen mogen het bij deze vernemen: wij lonken naar hen, knipogen welhaast verliefd en wachten nog enige tijd met kloppend hart op enig teken van instemming of zelfs van herkenning. Of moeten we zelf het initiatief nemen?

Ach ja, nog dit: de uitslag van het boven besproken referendum (dat doorging op 29 november 1981) was een overdonderende meerderheid JA-stemmen!

Kris De Vroede

Am 29. November 1981:



JA zur Zürcher S-Bahn

Die Sektion Zürich des ACS steht mit Überzeugung für die S-Bahn ein, weil der Verkehr in der Region und im Kanton Zürich nur in Zusammenarbeit zwischen Bahn und Strasse sinnvoll organisiert werden kann. Ein JA zur S-Bahn am 29. November 1981 ist daher ein Ja zu einer klugen Investition für unsere Zukunft.

Automobil-Club der Schweiz, Sektion Zürich



KR680

In Brussel kan het niet snel genoeg :

DE SNELTRAM



De M.I.V.B. zal op 30 september het eerste nieuwe rijtuig van het type 10000 (?) in gebruik nemen. Met deze «sneltram» (in het totaal zijn het er 81) streeft de Brusselse Tramwag Maatschappij een dubbel doel na: Brussel uitrusten met een nieuw en heel vermogend vervoerssysteem, zowel voor een vlotte ondergrondse als een bovengrondse exploitatie, en de Belgische spoor- en elektriciteitsnijverheid haar vroegere plaats op het voorplan helpen vrijwaren en tevens deze positie op wereldvlak behouden.

Als we de M.I.V.B. mogen geloven zullen vanaf september '84 de grootste problemen op openbaar vervoergebied in het Brusselse opgelost zijn. Vanaf die datum zullen, ter vervanging van het PCC-type 7000, dubbelgelede tramstellen in gebruik genomen worden. Deze ultra moderne sneltram (in het Duits «Stadt-bahn» en in het Engels «Light Rail Vehicle» - LRV -) zal in den beginne voor een optimale mobiliteit op de kleine ring rond Brussel moeten zorgen. Op langere termijn zullen nog andere lijnen bediend worden.

SPITSTECHNOLOGIE

Het is niet overdeven te spreken van ultra moderne voertuigen. Naast de air-konditioning, elektronische informatieverstrekking en dubbele stuurkop zijn de stellen

ook nog uitgerust met aan weerskanten drie dubbele deuren en twee enkelvoudige deuren die naar buiten een zwenkdraaibeweging uitvoeren. De werking ervan is elektrisch en de bediening elektronisch. Bovendien horen bij iedere deur twee automatisch uitklapbare treden - met afzonderlijke bediening - die de opstap toelaten vanop de rijbaan, een laag en een hoog perron. Dit laatste is noodzakelijk om gelijktijdig te kunnen rijden in een integrale eigen bedding zoals de metro, in onafhankelijke bovengrondse beddingen en in gewone beddingen op de rijbaan van het autoverkeer.

Om zijn naam eer aan te doen en om de commerciële snelheid - die deze van de zware metrorijtuigen benadert (26 km/u) - te halen werden de rijtuigen voorzien van 8 krachtige motoren (2 per draaistel) en bijbehorende remsystemen.

Het openbaar vervoermiddel is pas efficiënt wanneer het enerzijds zeer vlug kan stoppen en anderzijds in een minimum van tijd zijn hoogste snelheid kan halen en blijven handhaven zonder daarmee de veiligheid en het comfort van de reizigers in het gedrang te brengen. Als bijkomende moeilijkheid - en als supplementair argument om deze investering te motiveren - moet men rekening houden met het feit dat de superlange sneltram (30,4 m) met een

capaciteit van 233 reizigers ook nog te kampen heeft met een vrij heuvelachtig parkoer.

SELEKTIEF VERVOER ?

Niettegenstaande deze revolutionaire conceptie moeten we tot onze grote verbazing weer vaststellen dat er met een groep in onze samenleving geen rekening werd gehouden. Om de veiligheid en de commerciële snelheid van de sneltram niet te verminderen zullen de gehandikapten geen gebruik kunnen maken van deze allernieuwste spitsstechnologie. Zij blijven aangewezen op het privévervoer, of indien het niet anders kan, de mini-busjes van de M.I.V.B. Een zeer lovenswaardig initiatief dat echter niet het aantal aanvragen kan verwerken en dat tenslotte verlieslatend is en allesbehalve de integratie van de minder-validen in onze maatschappij in de hand werkt.

Zou op lange termijn een investering om het openbaar vervoer ook voor deze mensen toegankelijk te maken uiteindelijk geen besparingen kunnen opleveren? Blijkbaar houdt men met dergelijke mogelijkheden in Brussel geen rekening en is het niet nodig berekeningen te maken.

Voorals je bedenkt dat per sneltram de ronde som van 40,8 miljoen (zonder studiekosten) moet neergeteld worden! In Den Haag is men tevreden met dezelfde tramstellen - maar dan zonder technische snufjes - van om en bij de 30 miljoen.

Brussel is de administratieve hoofdstad van Europa. Maar dat men er daarom een prestigezaak moet van maken is een ander zaak.

Zou het niet beter zijn dat Brussel een voorbeeld geeft kwa soberheid en doeltreffendheid voor een Europa in volle crisistijd?

Pol VERDICKT.

Den Haag bestelt nog 35 sneltrams bij BN

ZUINIG

De Haagse Tramweg Maatschappij (HTM) heeft bij BN Spoorwegmaterieel en Metaalkonstrukties een vervolgorde geplaatst voor 35 dubbelgelede sneltrams. Het totale order bedraagt nu 100 trams, wat 1,5 miljoen arbeidsuren oplevert voor onze nationale industrie.

Na de 26 enkelgelede sneltrams voor de Amerikaanse stad Portland opnieuw een export succes voor BN. Een en ander bewijst dat onze nationale constructeur van rollend spoorwegmaterieel wel degelijk goede kwaliteit tegen redelijke prijzen kan maken.

Den Haag bewijst bovendien dat een dubbelgelede sneltram geen 42,8 miljoen fr per stuk hoeft te kosten zoals in Brussel. Terloops, een Haagse dubbelgelede sneltram kost om en nabij de 30 miljoen B.fr.

Voor de 35 bijkomende sneltrams zal de HTM de draaistellen leveren. Die zijn afkomstig van te slopen PPC-trams, die destijds eveneens door BN gebouwd werden. Gebleken is immers dat deze draaistellen nog enkele jaren meekunnen. De Nederlandse openbaar - vervoer - bedrijven springen zuinig met de gemeenschapsgelden om. Dit in tegenstelling met de MIVB.

De Haagse Tramweg Maatschappij is zeer tevreden over de GTL 8, het vakjargon voor de nieuwe dubbelgelede sneltram. De tram is zuinig met energie. Dit is gebleken na enkele maanden exploitatie op lijn 3. Toen de HTM de tram kocht was berekend dat er in vergelijking met twee gekoppelde PCC-wagens 25 t.h. minder energie verbruikt zou worden. De resultaten van een eerste onderzoek komen uit op een besparing van 37 t.h. Als alle PCC-trams door de nieuwe dubbelgelede trams zijn vervangen, ziet Den Haag een besparing van meer dan honderd duizend gulden in het verschiet.

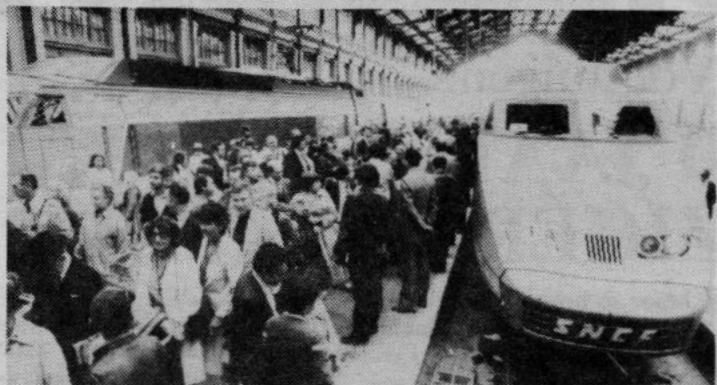
Bij de bouw van de nieuwe Haagse trams werkt BN nauw samen met de Nederlandse industrie. Holec in Slikkerveer levert immers de volledige elektrische uitrusting met uitzondering van de traktiemotoren waarvoor ACEC tekent.

RMO (Werkspoor) is betrokken bij het vervaardigen van draaistellen. **HERMAN WELTER**



BN bouwt 100 van deze knappe trams voor Den Haag

T.G.V. nu ook naar Bretagne, Bordeaux en Toulouse?



Nog meer toekomst voor de TGV?

Bij de opening van de T.G.V. (Train de Grande Vitesse) Sud Est hebben president Mitterand en transportminister Fiterman gezegd dat na de uitvoering van de bestaande plannen voor wegenbouw (Autoroute nr. 10, enz...) voorrang zal gegeven worden aan spoorlijnen en voorzieningen voor fietsers en voetgangers.

De plannen bestaan nu al om de T.G.V.-Atlantique aan te leggen, een snelspoorlijn van 390 km. lengte, die Bordeaux, Bretagne en zelfs Toulouse (via Bordeaux) tijdswinsten moet gaan opleveren in dezelfde orde als de nieuwe lijn naar Lyon.

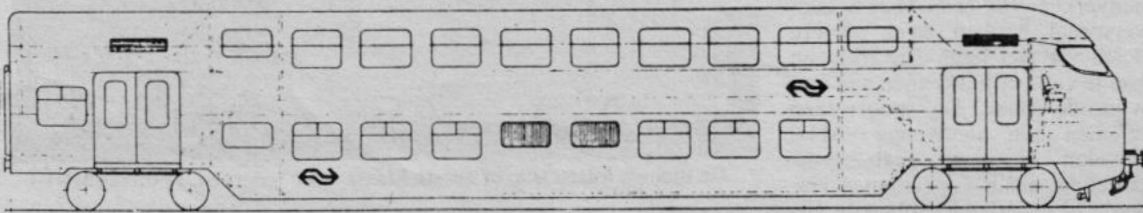
Omdat de plannen voor de tunnel onder het Kanaal nogal vaag zijn, lijkt het aannemelijk dat de T.G.V.-Atlantique voorrang krijgt boven de «Chunnel»-T.G.V.-lijn. De doortrek van deze snelle Franse treinen tot op Engels grondgebied zou trouwens voor heelwat problemen zorgen, dit door het ontbreken van een lijn voor hoge snelheden tussen Kent en Londen.

KOMEN ER DUBBELDEKKERS IN NEDERLAND?

De Nederlandse Spoorwegen wachten op de toestemming van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat voor de aanschaf van de eerste eigen dubbeldek-rijtuigen.

Als het antwoord positief is zullen er eind 1984 dubbeldekkers in Nederland sporen.

De stellen zullen gebouwd worden door Talbot in Aken.



SMOKING OF NO SMOKING

DE VAKANTIE BEGINT OP DE TREIN



Vader Minnoye: «Wie de trein neemt, heeft stijl!» (Foto NMBS)

De nieuwe rijtuigen zijn volgens het plan 26,40 m lang en 2,80 m breed; de hoogte boven de spoorstaaf wordt 4,60. Daardoor is het mogelijk de plafondhoogte van het benedendek op 2,03 m te brengen en die van het bovendek op 2,06 m, dit is winst t.o.v. het Franse type.

Een stam trekduw-dubbeldekkers biedt 1.152 zitplaatsen en nog eens 135 plaatsen op klapstoeltjes. In de trein zal ook plaats zijn voor invaliden en enkele fietsen.

Wanneer je in tijd van oorlog trouwt en je vlak daarop de steenkoolmijn in moet voor den brode, dan denk je niet aan feest of huwelijksreis. Maar als je veertig jaar nadien op de drempel staat van je pensioen, kan je misschien overwegen om dan toch die reis te gaan maken.

Zo dachten Ma en Pa MINNOYE. Al de kinderen waren immers uitgetrouwd en de schare kleinkinderen reeds behoorlijk aangegroeid.

't Zou een fuifreis worden rond nieuwjaar en een zonnig zuiders land zou worden bereisd.

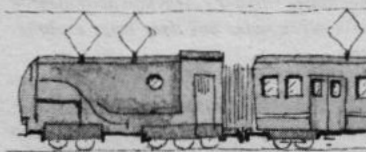
Voor de hele familie werd zo waar een halve treinwagon afgehuurd. Een autoslaaptrein (richting Avignon) was uiteraard de meest geschikte formule om een

geslaagde feestreis te garanderen. Sleepjurken, smokings en dekora-ties werden bovengehaald, want met de trein reizen is met stijl reizen.

En zo gebeurde het dat Vader, aan 't hoofd van zijn delegatie in buishoed en rok, zich op tweede Kerst aanbod in het station van Schaarbeek. Bij valavond werden de auto's, en voorwaar ook een zeilplank opgeladen. Toen toog het kleurrijke gezelschap met zijn negentien naar de ontvangsthal. Tot hun grote verrassing werden zij er opgewacht door een charmante stationschef en waarachtig een echte hostess mét fotograaf, afgevaardigd door de Spoorweg-maatschappij, allen diskreet getipt door «RIJ MAAR AN...». Daar moest Pa 't verhaal doen van de mijnen en 't verlate huwelijksfeest. De chef bood ieder een drankje aan in 't stationsbuffet, waar alles fijn was gereserveerd. Onder eskorte ging het dan naar perron 1, waar de trein stipt op tijd was voorgereden.

Dat de slogan «De vakantie begint op de trein» geen holle woorden zijn of ijdele leuze is, daarvan was het vervolg van de reis een onomstootbaar bewijs.

Schuimwijn, versnaperingen, muziek en dans... en ondertussen spoorde de trein veilig naar de eindbestemming.



MODERN!

EEN RENDERENDE SPAARFORMULE.

2

U opent een Depositoboekje bij het Gemeentekrediet. En uw geld brengt onmiddellijk op. Daarbij is het zeer modern want het werkt op basis van rekeninguittreksels. U ziet zelf: het Depositoboekje is beslist een intelligente vorm van vlot en renderend sparen.

Vraag raad aan uw agent van het Gemeentekrediet.



Gemeentekrediet

DEPOSITOBOEKJE.

Wilt u er nog iets meer over weten?

Loop dan eens langs bij de agent van het Gemeentekrediet in uw buurt: zijn adres vindt u in de «Gouden Gids» ☎ onder de rubriek «Banken».

Sparen bij het Gemeentekrediet zeker en vast

Vervolg van blz. 1)

goede uren, comfortabel, die goed aankomen, met dispatching! Die zullen klanten hebben.

Rij maar an: Neem nu bv. Bazel: daar heeft men gekozen voor het openbaar vervoer.

De Croo: Ja maar zulke optie is hier veel moeilijker. Hier heeft men de Belgische optie: van alles wat: een tram, een halve metro. De mooiste illustratie van de Belgische mentaliteit is de tram die onder de grond rijdt: de lichte metro, het symbool van de «combinazione» op z'n Belgisch, en op zijn Brussels.

Rij maar an: «Meer mensen» op het openbaar vervoer via de overtuiging, via commercie dus?

De Croo: Ja, waarom niet? Commercieel wil zeggen goeie diensten bewijzen, en reclame maken. Waarom niet? En ze maken reclame, de spoorwegen!

Rij maar an: Maar de stedelijke vervoermaatschappijen en de buurtspoorwegen zitten in hun budget nogal krap om zo iets te doen.

De Croo: 't Is altijd iets. Indien men minder zou sparen op die dingen zouden zij de bron kunnen zijn van meer inkomsten. Nu, ik zit niet in die maatschappijen. Ik geef hen wel geld en Verkeerswezen heeft er vertegenwoordigers zitten, maar ge moet de mensen natuurlijk ook goede dingen aanbieden. En er is veel verbeterd: de vluchtheuvels in steden, de eigen beddingen, de spoorwegmodernisering, de stations, de nieuwe bussen, de metrostellen: ik gebruik zelf toch dikwijls bus en metro, en ik moet bij mezelf toch zeggen: knappe dingen. De rammelende tram bestaat niet meer. Er is veel verbeterd. 't Is nog niet perfect, maar...

Rij maar an: Maar ook «beter openbaar vervoer». Dat kan door meer te investeren maar ook door beter exploiteren.

De Croo: De twee hangen aan mekaar, er is geen tegenstelling. Investeren is onontbeerlijk om te overleven maar je moet ook goed lijnen exploiteren: public relations, aantrekkelijkheid, aanduidingen, verwittigingen, psychologische benadering, alle afstotelijke elementen wegwerken, reclame maken. De Regie voor Maritiem Transport is hiervoor een goed voorbeeld.

Rij maar an: Er worden metropijpen aangelegd waarin zeer lage frekwenties worden gereden!

De Croo: Er kunnen missingen gebeurd zijn. Ik weet het niet.

Rij maar an: Ik denk aan het feit dat er miljarden in de metro gegaan zijn en dat men in 1980 de kredieten voor het openbaar vervoer met 2% verminderd heeft, zodat er geen geld voor een goede exploitatie overbleef.

De Croo: De maatschappijen moeten kiezen. Ze krijgen een enveloppe met geld en een planning. Als ze alles zouden investeren, en de lasten daarvan sloppen alles op, dan kan je je investeringen achteraf niet benutten: een verkeerde keuze.

Rij maar an: Maar de opsplitsing tussen het investeringsbudget, dat naar de Dienst ter Bevordering van het Stedelijk Vervoer gaat, en het deel dat gaat naar de dienst die de exploitatie financiert, gebeurt toch op nationaal niveau?

De Croo: Ja, maar de metro-uitbouw is toch iets delikaats waarvoor een aparte staf moet bijeengebracht worden. Maar eens die bouwperiode achter de rug, mag het systeem geen flessenhalzen meer vertonen.

Rij maar an: Aktiegroepen, reizigers, enz... pleiten voor een prioritaire behandeling van de problemen rond reizigersbegeleiding en informatie. Gaat de nieuwe Minister van Verkeerswezen en PTT hierin een doorbraak realiseren?

De Croo: Ja zeker, ik ben daar zeer gevoelig aan. In de nieuwste treinen bestaat de mogelijkheid al om informatie om te roepen voor de reizigers. Men tracht ook radiokontakt te realiseren tussen trein en het station. Er moet betere informatie komen in de stations en op de perrons. Dat stelt veel problemen van akoestiek. Ten slotte denk ik dat er via de telefoon, via antwoord-apparaten en luister-bandjes heel wat betere informatie kan gegeven worden. Ik denk aan «teletext», waarlangs men uurroosters en wijzigingen kan meedelen. Ook «viewdata» is een mogelijkheid maar wat duurder.

Rij maar an: Bestaat de mogelijkheid om een nationaal telefoonnummer bv. 922 of zo iets te creëren, waarop men al de informatie van alle maatschappijen kan bekomen?

De Croo: Het is het onderzoeken waard, het zou enorm zijn. We kunnen zeker en vast een doorbraak verwachten in de sektor communicatie, dienstverlening, informatie, in de volgende jaren.

Rij maar an: Is het bovengronds plaats inruimen voor trams en bus en openbaar vervoer, het een strikte voorrang geven, niet de beste manier om te rationaliseren? Dat vereist wel politieke moed van regionale en nationale overheid en daar zien we het nogal eens aan ontbreken. Mogen wij daar een nieuw beleid verwachten?

De Croo: De veiligste weg is natuurlijk de eigen bedding maar dat stelt natuurlijk enorm veel problemen van kruisingen vooral in steden met hun vele kruispunten. Lichtenbeïnvloeding zal doorgevoerd worden. Dat is misschien wel duur maar het moet kunnen.

Rij maar an: Maar nemen we het voorbeeld van Leuven dat vergelijkbaar is met Freiburg. In Freiburg hebben de autoriteiten de beslissing genomen het autoverkeer te beperken en het openbaar vervoer de absolute prioriteit te geven. Zo zou men ook in Leuven een goedkope busbaan kunnen schilderen?

De Croo: Ja, ik denk dat er veel te doen is.

Rij maar an: Er is ooit voorgesteld dat Verkeerswezen zou ingrijpen in gemeentelijke politiereglementen, wanneer gemeentebesturen hun plicht niet zouden doen t.o.v. het openbaar vervoer. Gaat dat door?

De Croo: Men zit daar met de gemeentelijke autonomie. Ik kan moeilijk gaan reglementen opleggen tenzij op rijkswegen. Ge kunt wel aanmoedigen en adviezen geven maar het is aan de gemeenten om beslissingen te nemen. Als ge daarin tussenkomt raakt ge aan de kleinschaligheid van de eigen beslissing... Ge moet niet alles centraliseren. Maar het is een pertinente opmerking: we moeten een aantal verantwoordelijken openbaar vervoer-mind maken. Dat is soms gemakkelijker dan men denkt, maar ge moet eraan denken, of er laten aan denken.

Rij maar an: Zal de automobilist een stuk van zijn vrijheid moeten inleveren?

De Croo: De automobilist is niet absoluut vrij. Er zijn nu al enorm veel beperkingen. Ik ben voor verkeersdrempels en voor veiligheidsingrepen maar mits goed oordeelkundig uitkiezen: waar zijn de zwarte punten, de knooppunten van het openbaar vervoer. Een absolute regel is zinloos, en het moet zeker gebeuren in samenspraak met de lokale overheden en bewoners.

Rij maar an: Zal men in bepaalde autofiele kringen blij zijn met een liberale verkeersminister, die het nu welletjes vindt met dat openbaar vervoer en zijn subsidies?

De Croo: (neenschuddend). Waarom zou je dat denken? Neen, ik ben volledig onafhankelijk. Ik denk er misschien wel aan om de snelheidsbeperking op de autosnelwegen op te trekken, en op andere wegen de 60 km/u te verlagen. In sommige straten is 60 km/u teveel. Als ze daarmee tevreden zijn, mij niet gelaten, mij goed! Er is geen enkel verband, alhoewel ikzelf graag met de wagen rij. Neen, we gaan het openbaar vervoer optimaliseren: meer en betere informatie in de stations, enz... het moet aantrekkelijker worden. Ik ben als liberaal niet vastgeroest. Ik ben niet afhankelijk van vakbond, of van patronaat, mutualiteit of partij.

Voor mij rijden er geen gele, groene, rode of blauwe treinen, trams of bussen, maar gewoon treinen, trams en bussen voor iedereen. Het openbaar vervoer is er voor iedereen. Daaraan zal ik werken. En ik heb een goed oog in het openbaar vervoer. Van die kant bekeken is de hoop die die bewuste kringen in ons stellen beslist ongegrond. Er is weinig geld, dat wel, maar er is er voor iedereen weinig, en we moeten het maximum er uithalen. Er zal moeten samengewerkt worden. Ik ga de maatschappijen dwingen tot samenwerking. Dat lijkt mij een eerste principe.

Stev Van Thielen
Hans Verbruggen
Kris De Vroede

DWARSLIGGE

Over de Nieuwe Voertuigen

1981: GOED JAAR VOOR REIZIGERSKOMFORT

«Hier is wel elk half uur een trein. Maar als het kan, vertrek ik op het uur 45. Dat is de oranje trein. Die vind ik veel beter». Dat is de mening van een jong stelletje uit Lokeren dat regelmatig naar Antwerpen spoort. Of het comfort van die oranje-grijze trein zo wezenlijk verschilt van de klassieke groene trein bouwjaar 1979? Een paar details misschien. Wat het design en de kleur al niet doen! Het comfort en het uitzicht van de voertuigen laat de reiziger niet onverschillig. En vooral niet de kandidaat-reiziger, de persoon die nu nog met eigen vierwieler gaat, maar met de blik op de portemonnee al eens aan trein en bus denkt. Of aan de tram, waar hij nog rijdt ten minste.

Onze openbaar vervoersmaatschappijen kennen de gevoeligheid van de mensen voor comfort. Als je met lekker lopende, fris uitzijnde voertuigen de klanten aan je dienst kunt binden, vooruit dan maar met de modernisering! Daarom is het jaar 1981 zo belangrijk geweest voor ons openbaar vervoer. Zowel bij het spoor als bij de tram en bij de bus kwamen nieuwe voertuigen in dienst, die de man in de straat deden opkijken.

Spoorwegen

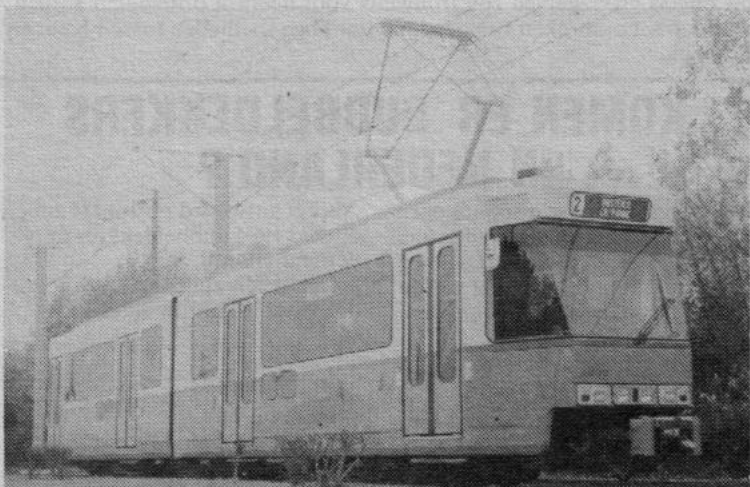
1981 is het jaar waarin de nieuwste rijtuigen voor binnenverkeer van de N.M.B.S. zich verspreid hebben over grotere delen van het land. Die rijtuigen kan je van ver herkennen aan hun wijnrode kleur. De spoorwegen noemen hun nieuwtje «M4». (Zouden ze daar geen sympathieker naam voor kunnen vinden? In Duitsland hebben ze zilvervissen en in Nederland hondekoppen. Kan ook klanten binden.) Die M4 behoort tot het modernste op het gebied van de wagonbouw. Essentiële technische nieuwigheden werden erin



De Citybus I (Foto NMVB)

verwerkt, dingen die je niet aantreft in de vorige donkergroene modellen. Die stammen hoofdzakelijk uit de jaren '50 en '60 (rijtuigen M2 - M3 en K3). Als je met de M4 mee wil, moet je op een knop in de wagenkast drukken en de deur gaat open. Al dadelijk valt de nieuwe kleurencombinatie voor de binneninrichting op. Tussen warme kleuren als beige, bruin en oranje kan je prettiger reizen. Vooral de 1-ste klasse-afdeling is grandioos. Door de glazen wand tussen rokers- en niet-rokersafdeling kijk je tegen mooie grote etsen aan, die bevestigd zijn aan de kopwand. De 2de klasse is soberder uitgevoerd, te sober. Als je de nieuwste binnenverkeersrijtuigen van andere kleine landen als Zwitserland, Oostenrijk en Nederland bekijkt, dan biedt de 2de klasse van de M4 nauwelijks het comfort van een korte-afstandstrein, bv. op een voorstadsverbinding, hoewel ze ook bedoeld zijn voor verplaatsingen tussen Luik en Oostende. Wel hebben alle «M4» de zeer goede type Y32 — draai-

rustig rijdend, alsof er geen sporen meer lagen onder de trein. Verlichting, verwarming, ventilatie, ramen (zonnewerend), afremming, alles aan de M4 is ge-



De nieuwe kusttram, of eerste klasse voor iedereen. (Foto NMVB)

baseerd op nieuwe procédés en materialen, die de reizigers ten goede komen. De M4 wordt op 580 exemplaren gebouwd door BN Spoorwagemateriaal en Metaalkonstruktie in Brugge.

stelling met de oude trams, zetten de nieuwe voertuigen schokvrij aan en remmen dito af. Daar zorgt de thiristorsturing (stroomhakkertechniek) voor. De 22,8 m lange, 2,50 m brede nieuwe trams kunnen met zijn drieën gekoppeld worden. Dat geeft dan aan één bestuurder een voertuig van 168 zitplaatsen mee. Eén opmerking toch. De kusttrams zijn de laatste enkelgelede trams die in Europa op de sporen zijn gekomen. Dat kan omdat ze in principe gekoppeld zullen rijden, maar vooral omdat ze 2,50 m breed zijn. In vrijwel alle Europese steden is men het erover eens dat de gewone enkelgelede trams met een breedte van 2,20 m praktisch voorbijgestreefd zijn. Ze bieden weinig meer capaciteit en ze zijn per aangeboden plaats heelwat duurder. Ook technisch en in de exploitatie zijn de dubbelgelede trams voordeliger.

Bus: groot formaat

Maar op vele streeklijnen kan de nieuwste tram niet komen. De sporen hebben daar helaas de baan geruimd voor de auto. Om de soms aanzienlijke pakketten streekvervoerreizigers toch wat comfortabeler te verwerken, bestelde de N.M.V.B. 56 stuks gelede bussen bij Van Hool in Koningshooikt (Lier). De gelede bus is 6 meter langer dan de gewone bus en om met zo'n lengte nog door de bocht te geraken, moest een speciale konstruktie bedacht worden. De



De langverwachte gelede bus in België (Foto NMVB)

R-'T IS GODGEKLAAGD-

Overrompелend aantal klachten

(Een samenvatting door de redactie)

bus is in twee helften verdeeld: de achterbak, die op één as loopt, steunt op de twee-assige voorbak. Een draaischijfverbinding tussen beide bakken maakt dat het voertuig door een bocht als het ware «scharniert».

Automatische tegengestuurde achterwielen zorgen ervoor dat het tweede deel van de bus mooi in het spoor van het voorste deel loopt. Ter hoogte van de draaischijf moet de wand kunnen in- en uitschuiven, dus bouwen men daar een rubberen vouwbalg in. De gelede bus geeft een zitplaats aan 22 mensen die anders moeten rechtstaan. Met de gelede bus worden enkele interessante nieuwigheden in de bussektor ingevoerd: beveiligde deuren en voor de bestuurder een TV-kamera om de achterste deuren te bewaken. De harmonikabus biedt nog meer comfort. Door de motor opzij in te bouwen, kon de vloer verlaagd worden. Het opstappen wordt daardoor veel gemakkelijker. De bus heeft vier dubbele deuren wat op de spitsuren het gedrang aan haltes uitschakelt. De voordeur, die door de chauffeur bediend wordt, is bestemd voor het instappen van de reizigers die zich nog een vervoerbewijs moeten aanschaffen of hun rittenkaart laten afstempelen. De drie andere deuren worden gebruikt zowel voor het uitstappen, als voor het instappen van de reizigers die reeds in het bezit zijn van een geldig vervoerbewijs. Deze laatste drie deuren hebben als kenmerk dat het openen ervan, zowel in als buiten het rijtuig door de reiziger zelf dient te geschieden. Daarvoor volstaat het, aan de halten, op de daartoe voorziene verlichte drukknoppen te duwen. Dit nieuw materieel wordt progressief in dienst gesteld op volgende zwaar belaste lijnen: Hamme - Temse - Antwerpen en binnenkort ook St. Niklaas - Temse - Antwerpen (26 autobussen); sinds 5 oktober '81 Brussel - Wemmel en sinds december '81 Brussel - Grimbergen (16 autobussen) en Luik - Bassenge (4 autobussen). De bij deze testen opgedane ervaringen zal de NMVB toelaten besluiten te trekken op het vlak van de exploitatie en van het onderhoud, en van de economische rendabiliteit.

Bus: klein formaat

Voor sommige opdrachten lijkt de klassieke bus te ruim bemeten. Alweer in datzelfde jaar 1981 kwam de zogenaamde City-bus in dienst. De konstruktoren Jonckheere (Roeselare) en Van Hool (Koningshooikt) leverden aan de N.M.V.B. elk drie exemplaren van een bus die ruim korter is en ook wat smaller dan een standaardbus.

Beide types verschillen nogal van elkaar. Het model Jonckheere is 9,30 m. lang en 2,35 m. breed (ter vergelijking: de standaardbus is 12 m. lang en 2,50 m. breed). Het heeft een klassieke deur- en motorpositie, 21 zitplaatsen en 36 staanplaatsen. Het model Van Hool meet 8,76 m. bij 2,24 m. Hier heeft men geprofiteerd van de ervaring met de gelede bus en de motor opzij ingebouwd, wat een lage vloer geeft en een achterdeur. Het Van Hool-model geeft 19 zitplaatsen en 31 staanplaatsen. Tegenover een standaardbus wordt ca. 3 ton gewicht bespaard.

Met de vernieuwing van het wagenpark kunnen de gebruikers de toekomst van het openbaar vervoer weer iets optimistischer inschatten. Hopelijk leggen de vervoermaatschappijen hun oor te luisteren bij hun rijdende klanten, om hun voertuigen verder te perfectieken.

Naar aanleiding van de voorbije «witte chaos», de sneeuwende dus van 11 tot 16 januari jl., werden wij bedolven onder een lawine van (meestal mondelinge) klachten. Onbegonnen werk om er een overzicht van te geven en onnodig om er enkele voorbeelden uit te pikken.

Wel dit: opmerkelijk in dat hele klachtenpakket is het overgrote aandeel daarin van treurigheid over het gebrek aan begeleiding van de reizigers in het algemeen en informatie over de

toestand in het bijzonder.

Men hoeft echt niet beschaamd te zijn mee te delen dat één en ander in het honderd is gelopen, en hoe en waardoor enzovoort... Maar men hoort het o.i. wel te doen, dat wekt vertrouwen en misschien wel begrip.

Enfin, de reizigers werden onnodig in de kou gelaten, letterlijk en figuurlijk.

Inspanningen dus voor meer warmte in toekomstige gevallen van dezelfde aard !!!



(Foto NMBS)

Trein en bus voor iedereen?

Germain Decru schrijft ons:

...Alhoewel de bewoners van de Westhoek weinig vervend zijn op dit stuk, onlangs werden de stopplaatsen Handzame, Zarren en Esen op de lijn 73 wegens besparingsmaatregelen afgeschaft. In deze stations stopt nu geen enkele trein meer. Op één ervan zaten nochtans dagelijks reizigers voor die gemeenten (17 u). Deze mensen heeft men gewoon in de steek gelaten want de overheid legt geen enkele bus in om deze werknemers en leerlingen op te vangen. Een bus waarop men 35 minuten moet wachten noemt men nog een «aan-sluiting». De afstand Gent-Esen legt men af in 1 u 45' d.w.z. iets sneller dan een goede fietser...

Van de N.M.B.S. kregen we het volgende antwoord:

...nauwkeurige tellingen werden uitgevoerd alvorens tot die maatregel over te gaan en toonden aan dat er de laatste jaren per 24 u geen 10 reizigers waren in elk van de drie vermelde haltes. Het was dus niet meer aangewezen daar te stoppen. Daardoor zou de dienstverlening aan de reizigers die van die trein gebruikmaken, maar niet op- of afstappen in die stopplaatsen, verhoudingsgewijs te sterk dalen. Anderzijds zou het stoppen van die

treinen ook telkens een bijkomend energieverbruik teweegbrengen dat, rekening gehouden met het aantal gebruikers, buitensporig zou worden...

Bedenking van onze redactie:

Nog anderen hebben ons gelijkaardige brieven geschreven. Sommige gebruikers konden zelfs niet rekenen op een vervangingsbus.

Als je de uurregeling van de treinen bekijkt voor de afschaffing, dan merk je dat er al niet veel treinen in deze haltes stopten. De vervanging door de N.M.V.B. achteraf was ook al niet veel zaaks. Een mevrouw uit Elsegem schreef ons zelfs dat er in het week-einde helemaal geen bus of trein stopt in het dorp. Hoe moet je dan bijvoorbeeld in het ziekenhuis of bij familie geraken?

Als de N.M.B.S. ertoe besluit om bepaalde haltes af te schaffen wegens te weinig reizigers, dan zou er toch zeker gezorgd moeten worden voor een vervangende bus, ook op zond- en feestdagen.

Ook de dienst tijdens de week zou vlot moeten verlopen: geen half uur wachttijd voor de reizende scholieren en arbeiders.

Akkoord, het openbaar vervoer moet efficiënt zijn, maar dit niet ten nadele van de gebruiker.

«Administratie of anders gezegd: moeilijk kan ook...»

Désiré Vanspringel schrijft ons...

Ik maak bijna dagelijks gebruik van de autobus Turnhout-Antwerpen om mijn taak van dienstbetoon in het onderwijs te Antwerpen te vervullen. Daarom schafte ik mij een jaarabonnement aan.

Nu wil het toeval dat ik op dinsdag 8 december 1981 mijn abonnement met nog andere persoonlijke documenten bij het uitstappen te Antwerpen verlies.

Ik word mij 's middags van het verlies bewust als ik opnieuw naar Turnhout wil vertrekken. Ik meld mij bij de controleur van de NMVB om het verlies te melden. Deze verwijst mij naar het kantoor te Turnhout. Ik doe navraag, maar de chef is niet aanwezig. Ik mag woensdag terugbellen. De chef van dienst heeft die dag verlof en de bediende raadt me aan een attest bij de politie van Turnhout te vragen van mijn aangifte van het verlies, om een aanvraag voor een «duplikaat» te doen van mijn verloren abonnement. Ik doe aangifte bij de politie. Ik meld mij woensdagmiddag terug op het

NMVB-kantoor te Turnhout met het attest van de politie en moet 30 BF betalen voor de nieuwe aanvraag. Het duplikaat zal door het bureau te Antwerpen met de post thuis gezonden worden.

Daar ik toch dagelijks naar Antwerpen moet, ga ik vrijdag op het bureau te Antwerpen vragen of ik kan beschikken over het «duplikaat». «Neen, dat wordt u binnen de 8 dagen thuis gestuurd», zegt de bediende. «Dus moet ik nu die dagen de volle prijs betalen».

«Ja, mijnheer, pas vanaf de achtste dag na uw aanvraag moet u de betaalde plaatsbewijzen bewaren en moest u dan nog geen «duplikaat» ontvangen hebben, worden die kosten u terugbetaald!» Het is dus niet mogelijk dat mij de NMVB een voorlopig bewijs geeft om te kunnen rijden met de lijnbus, alhoewel de NMVB toch het bewijs heeft dat ik betaalde voor een jaarabonnement? Neen, dat is administratief niet mogelijk! Daar sta ik verstomd van! De politie van Turnhout was onmiddellijk bereid om een verklaring te bezorgen over mijn verloren rijbe-

wijs. Gratis! Om nog dezelfde dag met de auto te mogen rijden!

Bij de NMVB moet ik 30 BF + zesmaal 164 BF voor de ritten zolang ik niet over het duplikaat beschik! Van service gesproken!...

Antwoord van de maatschappij:

...Wij hebben onmiddellijk het nodige gedaan om uw verloren zaken terug te vinden. Tot hertoe hebben wij geen resultaat en wij vermoeden dat alles verloren blijft.

Wat de aflevering van het duplikaat van uw abonnement betreft, moeten wij zeggen dat dit alles reglementair

gebeurde. Deze maatregelen zijn genomen om misbruik te vermijden. U zult met ons wel kunnen begrijpen wat er wel kan gebeuren met ruim 30.000 abonnementen en dat voorzorgen zich opdringen. Het attest dat gevraagd wordt is ook met dit doel vereist. Wel zijn wij akkoord dat meer uitleg diende geboden door ons personeel.

Anderzijds moeten wij wel zeggen dat een onmiddellijke aflevering onmogelijk is omdat de abonnementen beheerd worden door een centrale computer te Brussel.

Wij hopen u hiermee van dienst geweest te zijn...

E pericoloso Sporgersi!

Op een recente langlaufwedstrijd in de Zwitserse Alpen wisten de Belgen de eerste 3 plaatsen op een zeer afgetekende manier af te dwingen. In een kort gesprek verklaarden de gelukkige winnaars aan de pers dat deze prestatie te danken was aan een zeer intensieve

training de laatste weken. «Voor de lijn 25, Brussel-Antwerpen, was tijdens de oefenweek van 11 tot 15 januari een zeer geschikte plaats om de conditietraining op punt te stellen».

LOP

Realiteit of droom

Om onze lezers een jarenlang wachten te besparen, publiceren wij nu reeds - het was oorspronkelijk bedoeld voor een artikel in 1987 - het verhaal van de Heer Ottokar uit Zonhoven.

Sinds enige tijd laat ik mijn auto in de garage staan, want daarvoor dient een garage trouwens, zegt hij lakoniek. Elke morgen fietst hij, rustig fluitend, naar de bushalte een paar kilometer verder. Daar plaatst hij zijn fiets in de fietsenbergsplaats die tegen het bushokje staat. In de verwarmde wachtplaats rolt hij rustig een sigaretje en neemt een rittenkaart aan de automaat. Daar hangt ook een verlicht plan waarop de lijn, de haltes en de reistijden duidelijk aangegeven zijn. Er zijn ook informatiefolders in een bakje ernaast.

De bus, voorzien van een groot duidelijk nummer aan de voorkant, is nu veel sneller dan vroeger. De reizigers kunnen aan elke deur in- en uitstappen en de chauffeur verliest geen tijd meer met de kaartenverkoop. Bovendien beschikt de bus over een vrije baan op de drukke Kempische Steenweg naar Hasselt. De bus is ook uitgerust met een elektronisch systeem waarmee de verkeerslichten worden geregeld om vrij door te rijden. Aan iedere halte kan hij probleemloos terug de weg op omdat hij overal voorrang heeft op de auto's.

Zodoende, vertelt de heer Ottokar, ben ik even snel in Hasselt als vroeger en heb ik geen problemen om te parkeren.

Tot zover dit verhaal dat jammer genoeg nog een tijd pure fictie zal blijven.

YNOT



Zonder overstappen tussenin van tram op trein

Een jaar geleden heeft de toenmalige Minister van Verkeer, wezen de heer J. Chabert zijn handtekening gezet onder een plan van de N.M.V.B. om de tramlijn Knokke-Oostende-De Panne opnieuw door te trekken tot aan het station van Adinkerke.

De Westvlaamse G.O.M. steunt ook dit plan tot betere ontsluiting van de Westhoek met het openbaar vervoer.

Op deze wijze zouden de inwoners van Koksijde, Oostduinkerke en De Panne van op de tram rechtstreeks kunnen overstappen op de trein naar Lichtervelde, Tielt, Gent en Brussel vanop het zelfde perron. Nu wordt de 3 km die de terminus van de tram scheidt van het station overbrugd door een stadsbus, die echter in het hoogseizoen vastgeraakt in de opstoppen vlak bij de grens en aan de Meli.

De tram zou echter op een vrije bedding komen naast de weg, zodat hij ook tijdens de spitsuren klokvast zijn aansluiting kan verzekeren met de trein. Het gaat om

een zeer moderne elektrische tram die dus onafhankelijk kan blijven rijden, ook tijdens de oliecrisis en die ook niet vervuילend is, gezien hij geen brandstof verbruikt.

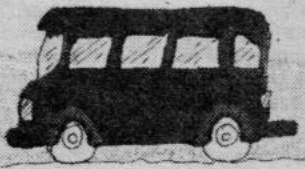
In sommige kringen in De Panne werd de tram echter in een zeer nadelig daglicht geplaatst en voorlichtingsvergaderingen ingericht door de N.M.V.B., werden omgedraaid tot middeleeuws protest tegen deze ultramoderne tram, een produkt van onze eigen B.N. te Brugge, die aan duizenden mensen werk verschaft.

In deze aangelegenheden heeft de gemeente enkel aan adviseerende stem, die hier werd uitgesproken in negatieve zin. Het blijft de taak van de hogere overheid om de knoop door te hakken.

Het is duidelijk dat aanpalende eigenaars, die werkelijk schade zouden lijden ten gevolge van werken i.v.m. de tram schadevergoeding zouden krijgen naar analogie van mensen, die schade lijden ten gevolge van verbredings- en aanpassingswerken van auto-wegen.

Werkgroep Spoorslag

GLIJDEND WERKUREN



Het was woensdagavond en ik had - net zoals de meeste mensen - er een zware dag opzitten. Ik kon de aftocht blazen. Aangezien ik nu niet van drukte hou en dus ook niet van spitsuren met overvolle bussen en trams verkies ik de terugtocht naar mijn « home sweet home » altijd zo lang mogelijk uit te stellen.

Kwestie zich niet op te winden. Liever een uurtje langer op het werk en nog een ommeetje maken alvorens naar de bushalte te trekken dan me in een overvolle bus te wringen.

Van nature uit doe ik de zaken liever kalmer aan. Haast en spoed is zelden goed en zich druk maken is voor niets goed.

Trouwens de glijdende werkuren laten me toe deze visie om te zetten in een levensritme dat mij het beste past. Mijn inziens moeten de meeste mensen blijkbaar dat systeem van glijdende werkuren verkeerd begrepen hebben. Tot daar toe. Ik pas het toe.

Spijtig genoeg heb ik al meer dan eens ondervonden dat er aan zo een levenswijze ook een aantal negatieve kanten vastzitten. De « Gulden Middenweg » is nog ver buiten mijn bereik.

Maar liever een paar negatieve aspecten dan 's avonds zo gek als een achterdeur de badkamer intrekken om het avondtoilet te verzorgen van een persoon die ik helemaal niet herken als ik mezelf in de spiegel bekijk.

Tijdens mijn wandeling naar de bushalte ben ik gewoonlijk bezig met het bij elkaar zoeken van de nodige munten om de rit te kunnen betalen. De buschauffeurs vinden het niet erg leuk dat een reiziger een kaartje wil aankopen met een briefje van duizend. En met reden, want dit neemt namelijk veel meer tijd in beslag waardoor ze achter raken op hun uurrooster.

Gezien het latere uur ben ik dan ook meestal alleen en bestaat de mogelijkheid niet de tijd een kortere dimensie te geven door een gesprek te voeren met een medewachter-kandidaat-reiziger. Lezen is hier dan de gepaste oplossing om aan het-niet-graag-wachten gevoel te ontsnappen. Hoeveel kranten en radio- en televisiebladen ik reeds verslonden heb aan tram- en bushaltes kan ik niet bij benadering zeggen. Alleszins zeer veel.

Ook die bewuste woensdagavond was ik met veel belangstelling de TV-programma's aan het doornemen. Ik denk dat het die avond zeer interessant moet geweest zijn op het kleine scherm want ik was zodanig verdiept in het overzicht dat de bus die ik moest nemen zonder dralen doorreed. Ik realiseerde vrij vlug dat ik iets moest doen of dat ik anders het programma-overzicht van de volgende weken ook nog zou moeten doornemen.

Ik stak onmiddellijk mijn hand op en begon te zwaaien met dat bewuste tijdschrift. Het had effect. De bus stopte en de deur werd voor mij geopend. Met een atletisch sprongetje - uren later was ik nog verbaasd over deze prestatie - kwam ik in een kwasi lege bus terecht. Ik verontschuldigde me voor mijn nogal late reactie en om het gesprek op een ander onderwerp te brengen vroeg ik, gebarend het niet te weten, hoeveel ik moest betalen.

Het antwoord dat ik kreeg was van het soort dat ik helemaal niet had verwacht. « Voor de rit is het 29 Fr. meneer, maar in het vervolg zou ik ook nog mijn televisietoestel meenemen! »

Ik betaalde ietwat verlegen maar maakte dadelijk de bedenking dat het plaatsen van TV-toestellen aan haltes het openbaar vervoer heelwat aantrekkelijker zou maken.

LOP

TUSSENHALTE

Aktie Openbaar Vervoer in

ANTWERPEN

VRIJWILLIG VERVOER
RANST

In de huidige tijd is het belangrijk dat mensen zich optimaal kunnen verplaatsen. Er is het woonwerkverkeer, de verplaatsing voor ontspanning, inkopen, formaliteiten, verzorging... e.d.m.

Om er bij te horen, om te kunnen deelnemen aan de menselijke activiteiten moet men zich kunnen verplaatsen.

Zelfs om naar het gemeentehuis te gaan, hebben heel wat inwoners van Ranst sinds de fusie vervoer nodig.

Te veel denkt men dat iedereen over een auto beschikt en kan rijden waar hij wil. Maar ondanks het steeds toenemend aantal wagens zijn er nog een heleboel mensen die aangewezen zijn op het openbaar vervoer. En hier zit het probleem!

Voor al in landelijke gebieden zoals Ranst komt het openbaar vervoer slechts langs de grote verbindingswegen en laat de vele verspreide huizingroepen links liggen.

Voor hoog-bejaarden en minder-validen is het gebruik van het openbaar vervoer nog een grotere moeilijkheid. De vervoerseenheden (autobus, tram, trein) zijn vaak niet toegankelijk voor deze groep mensen.

Om de bejaarden en minder-validen van Ranst in de mogelijkheid te stellen zich optimaal te verplaatsen, is v.z.w. Samenlevingsopbouw Ranst gestart met een project « Vrijwillig Vervoer - Ranst ».

S.O.R. gaat er van uit dat iedereen recht heeft op openbaar vervoer. Met dit project willen zij dan ook het gebruik van de bestaande busverbindingen stimuleren. Bij elke aanvraag voor het Vrijwillig Vervoer zal nagegaan worden of de gevraagde verplaatsing met het openbaar vervoer kan uitgevoerd worden. De gebruikers zullen worden ingelicht over de mogelijkheden en het gebruik van het openbaar vervoer in hun omgeving.

Het is tevens de bedoeling om met het project beleidssignalerend te gaan werken naar de bevoegde instanties (gemeentebestuur en Openbaar Vervoer) toe.

Elke verplaatsing wordt getoetst en na verloop van tijd kunnen er bepaalde reglementen ontdekt worden. A.d.h. van deze regelmatige verplaatsingen kunnen dan nieuwe busverbindingen worden voorgesteld of kan voor een bepaald traject een hogere frequentie worden aangevraagd.

Het project wil aantonen dat een voldoende openbaar vervoer in landelijke gebieden zou mogelijk zijn, indien men gebruik maakt van kleinere en aangepaste vervoerseenheden.

Hoe werkt het project:

De basis van het « Vrijwillig vervoer - Ranst » is een georganiseerde vrijwilligersdienst.

Vrijwillige voerders zijn autobezitters die gedurende min. 1/2 dag per week verplaatsingen willen doen.

Elke inwoner van de fusiegemeente Ranst die verplaatsingsproblemen heeft (bejaarden, min-

der-validen...) kan een verplaatsing aanvragen op het nummer 80 83 91 van v.z.w. Samenlevingsopbouw Ranst. Er wordt dan een vrijwillige voerder opgezocht die op dat ogenblik de verplaatsing kan uitvoeren.

Voor verplaatsingen buiten de gemeente zal nagegaan worden of deze in combinatie met het openbaar vervoer kan gedaan worden. (Bv. verplaatsing van de woonplaats naar een bushalte of station).

Elke vrijwillige voerder en alle gebruikers zijn automatisch lid van de v.z.w. Op het einde van de rit betaalt de gebruiker een ledenbijdrage van 3 fr. of 4 fr. per km (binnen- of buitengemeentelijke verplaatsing) aan de vrijwillige voerder. Deze bijdragen worden gebruikt om de onkosten van het project te kunnen betalen (verbruik, verzekering, administratie, telefoon).

Elke gebruiker is verzekerd voor schade aan derden in zonderheid aan de vrijwillige voerder.

Het project Vrijwillig Vervoer - Ranst is gestart op 26 oktober '81

met een vrijwilligersteam van een 20-tal personen. Momenteel kan men enkel tijdens de werkdagen tussen 9 u. en 17 u. terecht bij S.O.R. om een verplaatsing aan te vragen. Een verplaatsing na 17 u. of in het weekend kan dan op een werkdag besproken worden.

Mensen die willen meewerken aan dit project kunnen telefoneren naar het nummer (031) 80 83 91. Walter Busschots, Dorpsstraat 43, 2253 Emblem.

Voor andere informatie i.v.m. het openbaar vervoer kan je gerust contact opnemen met:



Aktie Openbaar Vervoer, Omroep ANTWERPEN, t.a.v. RITA DE VOCHT, Jan Van Rijswijklaan 157, 2000 Antwerpen. Tel. (031) 38 98 38.

LIMBURG

Eerst zou ik even de mensen willen bedanken die geholpen hebben bij het uitdelen van het nulnummer in de stations. In St-Truiden kon ik rekenen op enkele medewerkers van de PLUS-krant en in Hasselt werd ik geholpen door enkelen van RELEASE + DE NIEUWSGIERIGE HASSELAAR. Op die manier zijn we erin geslaagd de krant bij de reizigers te brengen. Daarvoor hartelijk dank.

Enkele vergaderingen zijn e. reeds in Limburg doorgegaan. Met de hulp van verenigingen, deskundigen en geïnteresseerden hebben we geprobeerd een algemeen beeld te krijgen van het openbaar vervoer in de provincie. Heel wat dingen vallen op.

1. Het traject Hasselt-Genk wordt zowel door de bus als door de trein gereden. Dit gaat zelfs zo ver dat je een directe busverbinding hebt en daarenboven vertrekt er bijna gelijktijdig een trein naar Genk. Van het goede iets te veel! Is het niet beter deze directe busverbinding af te schaffen en de zo vrijgekomen kilometers in te zetten op andere lijnen? Daarbij zijn er niet alleen die directe verbindingen maar ook de gewone bus doet hetzelfde traject.

2. Volgende buslijnen lopen gedeeltelijk samen met de trein: lijn 299: Hasselt-Antwerpen. Nu de nieuwe spoorverbinding met Antwerpen pas in gebruik genomen werd, zou je kunnen verwachten dat deze lijn misschien zou verdwijnen.

lijn 302: Bree-Hechtel-Antwerpen. Waarom verlegt men deze lijn niet naar het station van Neerpelt, van waaruit geregeld treinen naar Antwerpen rijden?

lijn 307: Hamont-Brussel. Deze lijn loopt volledig samen met de spoorlijn tot in Geel, waar ze dan afbuigt naar Aarschot en zo verder naar Brussel.

Dit zijn enkele verbindingen die geheel of gedeeltelijk kunnen vervangen worden door de reeds bestaande treinverbinding. Is de basis van een goed openbaar vervoer dan niet een goede treinverbinding waarop aansluitingen met de bus gerealiseerd worden en omgekeerd. Of moeten bus en trein parallel blijven verder rijden?

3. In Zuid-Limburg is er een redelijk aanbod van bussen tussen de grotere gemeentes (behalve op de lijn Hasselt-Tongeren). De frequentie is op de meeste lijnen bijna goed, het valt echter wel op dat de vele dorpjes op enkele kilometers van de hoofdweg helemaal niet door het openbaar vervoer bediend worden.

4. Noord-Limburg klaagt vooral over zijn verbinding met Hasselt.

Op het spitsuurgeraak je soms niet op de bus, dikwijls heb je één uur en tien minuten en zelfs meer nodig om van Lommel naar Hasselt te komen. Het valt dan nog op dat zoveel bussen een slechte aansluiting geven met de treinen. Steeds in het station aankomen om nog net de achterlichten van de trein te zien verdwijnen, bevordert nu niet bepaald het gebruik van de trein om naar het werk te gaan.

5. Het Maasland beschikt nog over één treinstation, maar wel met een uurregeling van voor de tweede wereldoorlog. Enkele treinen per dag vanuit Eindhoven lokken geen reizigers, een station midden in de bossen, ver van het centrum van Maasmechelen, zonder busaansluitingen, zeer oude en versleten wagons, enz.. Zolang hier geen verbetering inkomt zou een snelle busverbinding van Maaseik via Dilsen en Maasmechelen naar Genk (over de E-39) al heel wat reizigers aantrekken.

6. Midden-Limburg sukkel vooral met het probleem van doorstroming in en rond Hasselt. Het drukke verkeer op de ring, aan de verkeerslichten en aan de in- en uitrit van het station zorgt dikwijls voor vele minuten vertraging. Zelfs in het nieuwe structuurplan van Hasselt wordt hier weinig aandacht aan besteed.

Dit waren enkele van de vele probleempjes die Limburg al jaren kent. Het busverkeer zou in heel wat plaatsen moeten gereorganiseerd worden en er werden daarvoor al voorstellen uitgewerkt (voor Noord-Limburg in '78, de sneldienst Genk-Maasmechelen in '79) en opgestuurd naar de ministeries in Brussel. Tot op heden is er nog geen antwoord op gekomen!

Dit om aan te tonen dat men wel degelijk iets aan de frequenties en aan de trajecten van de lijnen wil veranderen. Maar deze degelijke voorstellen stuiten op politieke onwil in onze hoofdstad en op heel wat tegenkanting van velen.

Het wordt tijd om daar wat aan te veranderen!!!



Aktie Openbaar Vervoer BRT-Omroep LIMBURG, t.a.v. TONY GOVARTS, Rodenbachstraat 29, 3500 Hasselt. Tel. (011) 22 45 01.

OOST-VLAANDEREN

Zoals beloofd in de vorige editie van RIJ MAAR AN krijgt u hieronder een overzicht van wat er in Oost-Vlaanderen leeft i.v.m. openbaar vervoer.

Stad Gent: Het bekendmaken van de plannen om de stadstrams nabij het Sint-Pietersstation in Gent ondergronds te leggen, betekende meteen de oprichting van een actiegroep in Gent. Aanvankelijk (± 1979) keerde deze groep zich tegen genoemde plannen. Nu nog, maar men streeft daarenboven naar een samenwerking met de vervoermaatschappijen en een ruimere benadering van de verhouding openbaar vervoer - middenstand - binnenstad.

In Gent is er ook Elcker-Ik, dat af en toe zijn aandacht richt naar het openbaar vervoer.

Meetjesland: De actie voor beter regionaal vervoer per trein en bus in het Meetjesland, dit is het gewest rond Eeklo en Maldegem, is heel bewust georganiseerd. Tien gemeentebesturen die samen 30 dorpen en steden bestrijken, hebben zich vrijwillig verenigd en een stuurgroep opgericht - samen met de werknemersverenigingen en de scholen. Die stuurgroep liet een uitgebreide studie verrichten, en bekwaam reeds de heropening van de spoorlijn Eeklo-Gent op zaterdag en zondag.

Het Regionaal Initiatief Komitee (R.I.K.), een andere werkgroep, ijvert er sedertdien voor dat deze nieuwe treindienst ook andere stations aandoet zoals Wondelgem en Waarschoot.

Vlaamse Ardennen: Al enkele jaren werkt in Ronse een actiegroep aan de verbetering van de spoordienst Ronse-Gent. De groep kwikte de spoordienst al een beetje op, maar een wezenlijke vooruitgang blijft uit hoewel alle parlementsliden van het gewest de actie steunen.

Waasland: De CVP-Verkeerswerkgroep van het Waasland heeft al een lange traditie van actievoering. De spoordiensten

Antwerpen-Gent en Lokeren-Brussel werd grotendeels door deze groep geïnspireerd. In het «Oranjebusplan» schreef deze actiegroep de grondstof neer voor een integrale stads- en streekvervoervernieuwing.

Deinze: In de streek van Deinze hebben de Jong-Socialisten zich actief i.v.m. openbaar vervoer opgesteld. Hun grote zorg gaat uit naar het spoorverkeer.

Dendermonde: In het Land van Dendermonde is het ook een werkgroep van de CVP die de belangen van de trein- en busgebruikers behartigen. Men trekt van dorp tot dorp om de lokale verzuchtingen op te nemen en in een actieprogramma om te zetten.

We hebben tot hiertoe alleen de groepen vermeld, die op meer continue wijze rond openbaar vervoer werken. Daarnaast krijgt het openbaar vervoer ook soms andere impulsen, bijvoorbeeld van de Subregionale Tewerkstellingskomitees (STC) van de Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening. Vanuit de bekommernis voor de regionale tewerkstelling, hebben het S.T.C. van het gewest Oudenaarde en het S.T.C. van het gewest Waasland studies ondernomen over de bereikbaarheid van industriezones.

Of er allemaal wat van komt? Wij houden U op de hoogte!



Aktie Openbaar Vervoer, B.R.T. Omroep OOST-VLAANDEREN, t.a.v. ROEL DE JONG, Martelaarslaan 238, 9000 Gent. Tel. (091) 25 47 20.

BRABANT

«Hoe meer vorst in januari, des te beter wordt het hele jaar» is een mooie weerspreuk, die indien hij uit de mond van Armand Pien zou komen voor vele mensen het mooiste nieuwsjaargeschenk zou zijn.

Dat de verantwoordelijken van het openbaar vervoer minder opgezet zijn met een vorstrijk januari, moeten we hier niet verduidelijken. Inderdaad, net zoals 3 jaar geleden zorgden de slechte weersomstandigheden van de laatste weken, meer specifiek de week van 11 tot 15 januari, voor heel wat narigheid.

Nogmaals werd aangetoond hoeveel zwakke schakels ons openbaar vervoer rijk is. Een sneeuwlaag en een gevoelige daling van de temperatuur zijn voldoende om een infrastructuur, die 150 jaar werkt aan zijn uitbouw, in een paar uur lam te leggen. Dat een dergelijke situatie onze zwakke economie nog meer aan het wankelen brengt hoeft geen betoog. En men moet ook geen econoom zijn om te weten dat een goede investering voor altijd dit euvel uit de wereld zou helpen.

Jammer genoeg zijn dit toestanden waartegen de aktiegroepen weinig of niets kunnen ondernemen. Ze kunnen, net zoals iedereen, vaststellen en hun ongenoegen formuleren aan de overheid. Verder gaat het niet.

Aktiegebied

Het werkterrein van de aktiegroepen is niet zo duidelijk afgebakend en zal van streek tot streek verschillen. Op de vergaderingen in Brabant werd overeengekomen het aktiegebied te beperken tot die onderdelen van het openbaar vervoer die voor de doorsnee gebruiker van rechtstreeks belang zijn. Het zou overbodig zijn al te specifiek studieonderzoek te doen daar de betrokken maatschappijen toch over dergelijke diensten beschikken.

IJveren voor een betere informatieverstrekking, een goed wachtcomfort, haalbare tarieven, goede en snelle verbindingen enz... zijn onderwerpen waar de aktiegroepen concreet werk van kunnen maken.

Brabant en zijn grieven

De Federatie Leefmilieu Hageland, het Komitee Westbrabant, de Werkgroep Verkeer Grimbergen, Bral, de Werkgroep Langzaam Verkeer, de Werkgroep Leefmilieu Terzenne, Brussels Binnenstebuiten, het Jets Leefmilieu en Zenne en Zoniën, zijn de organisaties in Brabant die momenteel aangesloten zijn bij de werkgroep. Daarnaast wordt deze groep nog bijgestaan door een aantal individuele leden en

jeugdhuisen die ook rond het openbaar vervoer willen werken.

Met enkele van hen kan je hieronder kennis maken.

Van Brussel naar Grimbergen met de harmonikabus.

Het voornaamste werkonderwerp van de **Werkgroep Verkeer Grimbergen** is het terug in dienst brengen van de afgeschafte buurtspoorlijn **Brussel—Grimbergen** (Tram G). Sinds de verdwijning van tram G ging het openbaar vervoer zeer sterk achteruit. Zeer snel was het duidelijk dat de bussen die de «boeren-tram» moesten vervangen niet opgewassen waren om het groot aantal reizigers van en naar de stad te verwerken. Na enkele jaren ellende werden dan (weliswaar op aandringen van de bevolking en de werkgroep) de gelede bussen ingeschakeld. Het zou een volwaardig alternatief zijn indien men de frekwentie zou behouden. Niets is minder waar, want de buurtspoorwegen redeneerden blijkbaar anders. Hoe meer mensen er op die grote bus kunnen... hoe minder bussen er moeten rijden. Onnodig de waslijst van de nare gevolgen hier op te sommen. In het volgende nummer van de krant komen we hierop uitvoerig terug met een artikel van onze plaatselijke correspondent.

Een ander voornaam streefdoel is de herinrichting van de stationsruimte te Grimbergen met de bedoeling de omgeving te verfraaien, het wachtcomfort en het openbaar vervoer in het algemeen meer aantrekkelijker te maken.

In Leuven zijn het geen bleus

De Werkgroep Langzaam Verkeer uit Leuven is alles behalve een groentje in het vak van aktievoering. Reeds verschillende jaren werken zij rond de leefmilieuproblematiek in een stad. Niet alleen stadsvernieuwing, voetgangers en fietsers in een stedelijk milieu maken deel uit van hun studiemateriaal, ook het opstellen van werkdokumenten over het openbaar vervoer. Meer concreet denken we hierbij aan het uitwerken van een werk over wachtcomfort en het plan dat ze momenteel uitwerken i.v.m. de ideale verkeers- en vervoersvoorzieningen in en rond een station.

Hallo, met de klachtofoon

Het kersverse idee waarmee ze in april '82 van start gaan is het wel vrij origineel en beloftevol **klachtofoon**-initiatief. De klachtofoon is een middel voor iedere langzame weggebruiker (fiets, voetganger en gebruiker van het openbaar vervoer) om zijn of haar ongenoegen, voorstellen en bedenkingen te spuien over de vervoersproblemen waarmee hij ge-

konfronteerd wordt. Al deze klachten kunnen telefonisch, per brief of persoonlijk gemeld worden. De bedoeling van dit initiatief is de stem van de **zwakke weggebruiker** te laten horen.



Met het oog op de gemeenteraadsverkiezingen van '82 willen ze de politieke partijen onder druk zetten om duidelijk standpunt in te nemen ten aanzien van een gemeentelijk verkeersbeleid, dat in de meeste gevallen er een is dat de autogebruikers bevoordelt ten koste van de langzame weggebruikers. **Aan groepen die een klachtofoon willen opzetten in hun gemeente, biedt Langzaam Verkeer van Leuven organisatorische ondersteuning (aanpak, publiciteits- en verwerkingmateriaal...).** Voor meer informatie kan altijd terecht bij **Langzaam Verkeer Leuven, Diestsestraat 303, 3000 Leuven, tel. (016) 22 20 14.**

Brussels by Metro

Ondanks alles kan men in Brussel ook nog spreken van een leefmilieu. Brussel is niet alleen een werkstad.

In de Brusselse stadskern wonen duizenden mensen die dagelijks

ook gaan **werken, winkelen, zich ontspannen, kortom leven.**

Dit is trouwens het uitgangspunt waarom Brussel Binnenstebuiten werkt. Dat het openbaar vervoer in een stad een groot onderdeel vormt van het leefmilieu, hoeft geen betoog. Dat datzelfde openbaar vervoer een stad kan doen openbloeien tot een volwaardig centrum waar mensen elkaar als mens en niet als individu kunnen ontmoeten is eveneens waar.

Maar dat een verkeerde uitbouw van het openbaar vervoer een stad kan verpesten, reduceren tot een levenloos object van staal en beton valt niet te ontkennen. In Brussel gaat men spijtig genoeg stilaan in die richting. Om dit te voorkomen tracht **Brussel Binnenstebuiten** de verantwoordelijken daarvoor warm te krijgen, de zaken op een meer beredeneerde en milieuvriendelijke manier aan te pakken. Als voornaamste eis stellen zij het drastisch terugdringen van het autogebruik en de uitbouw van een openbaar vervoer dat een volwaardig alternatief kan bieden voor het autogebruik. Dat stedelijk openbaar vervoer zou moeten beschikken over een fijnmazig net, een snel en comfortabel vervoer, regelmatige en vol-

doende verbindingen en vooral hoge frekwenties.

Onder het motto «onder de grond ziet men toch niets» zit in hun eisenpakket ook de afwerking van de bestaande metrowerven. In geen enkel geval nieuwe gangen beginnen graven maar van start gaan met de uitbouw van een goed georganiseerd bovengronds openbaar vervoer (= evenwaardig aan metro).



Tot hier het nieuws uit Brabant. Voor meer informatie, suggesties en klachten kan je steeds terecht bij

Aktie Openbaar Vervoer, BRT-Omroepcentrum, t.a.v. POL VERDICKT, A. Reyerslaan 52, 1040 BRUSSEL. Tel. (02) 737 55 35.

WEST-VLAANDEREN

Niet dat er niks gebeurt in West-Vlaanderen, integendeel!!

Volgende maand willen we dieper ingaan op het vervoer van

minder-validen... en dat essay vraagt wel wat tijd.

Intussen kan je nog altijd terecht met je informatie of vragen bij

Aktie Openbaar Vervoer, BRT WEST-VLAANDEREN, t.a.v. RIK VANHALST, Conservatoriumplein 1, 8500 Kortrijk.

Tel.: (056) 22 19 23.

SNEEUWPRET

«Het verhaal van een maandagmorgen»

(Wij hopen dat dit geen vervolgverhaal wordt)

België is, naar men zegt, een land van regen. Dat ons land ook nog andere vormen van neerslag kent, is ons ook bekend... maar sneeuw in die mate, dat wisten we niet.

Brussel was op die maandagochtend in januari omgetoverd in één of ander vermaard ski-oord op zijn Zwitsers. Maar waar deze eksklusieve wintersportcentra een troef uitspelen dat zij autovrij zijn (Zermatt en dergelijke), was dat in onze hoofdstad tot overmaat van ramp niet waar. De trams hadden bijna regelmatig hun diensten kunnen uitvoeren, op enkele incidenten na, maar de miserie met het autoverkeer zorgde voor de gelijktijdige blokkering van de trams. In bepaalde straten geraakten de auto's gewoon de berg niet op. In Schaarbeek blokkeerden slecht geparkeerde wagens (w.o. een politiewagen) de lijn 90. En dan maar de tram verwensen.

Niet alleen de tramstellen moesten met lede ogen deze ijs-corrida aanschouwen, ook hun luchtbandcollega's — lees bussen — hadden met dezelfde problemen te kampen.

Een andere en nog grotere moeilijkheid bestond erin ons Zwitsers ski-oord met de trein te bereiken. De Spoorwegen lieten het namelijk afweten. Dat de installaties niet voorzien waren voor zulke polaire wintertoestanden, kon eenieder wel gelaten aanvaarden. Als we maar weten, waar we aan toe zijn!... Maar in de rangen van de informatieverstrekkers bleek ook één en ander te zijn ingesneeuwd, en dat vonden wij, verkleumde kandidaat-reizigers, toch wel van het slechte teveel.

... Vertragingen van onbepaalde duur, afgesprongen aansluitingen,

internationale stoptreinen en de alom bekende **ontmoedigings-treinen**, die zijn treinen die nergens naartoe rijden (aangenomen dat ze erin geslaagd waren ergens vandaan te komen), en niet voor het publiek toegankelijk zijn...

Als er dan toch uiteindelijk één trein de juiste richting **uitgleed**, en je kon als blind passagier in een overvol rijtuig geraken, was je bijna een hele dag onderweg zonder eindstation.

Die dag liepen vele sporen dood in de sneeuw. Volgende eindbestemmingen werden opgedrongen: Vilvoorde, Halle, Braine l'Alleud, Leuven — of wat een decentralisatie «avant la lettre» kan genoemd worden —. Wie Brussel niet tijdig bereikte, zocht in de sneeuw een paar sporen huiswaarts... als er een trein terug was! Vele pendelaars zaten 's avonds bij de warme kachel te ontdooien, na hun winterse minitrip van de N.M.B.S.

De spoorweglieden ontdooiden niet... die zaten de winter met alle middelen te bekampen, afdoend of niet... Sommige arbeiders trostelden 16 uur of meer de koude, en zagen er uit als op maat gemaakte sneeuwmannen. Geen beschutting en geen lekker vuur, zelfs geen schamele iglo werd er voor hen in die ijsvlakte gebouwd. Alhoewel er weinigen zijn die er zullen aan denken, kunnen wij het toch niet nalaten onze lof te uiten voor het werk van die diepvriesmensen, die vergeefs het ijs tussen de wissels deden smelten of bergen sneeuw verzetten.

We kunnen er weliswaar niet omheen: ons openbaar vervoer liep grotendeels spaak en in het honderd. «Beschuldigde sta

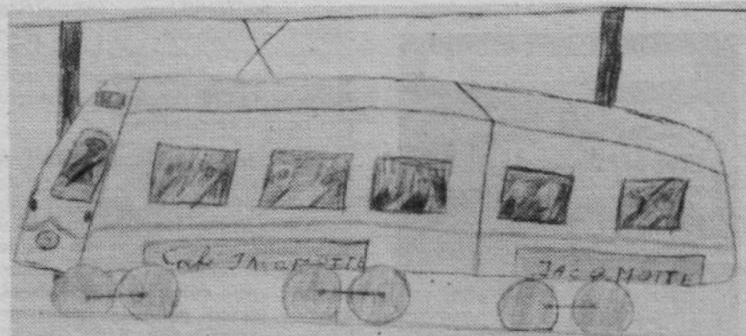
op!!!», roept men, en men maakt het proces van een ondergesneeuwde reus, die N.M.B.S. heet. In dichte drommen staat het legertje blauwgevroren pendelaars op het perron om recht te schreeuwen.

Wij willen hier alvast nog geen vonnis vellen of met de eerste sneeuwbal gooien. Wij weten dat de aanklacht zwaar is, en niet als sneeuw voor de zon zal smelten. Toch kan men verzachtende omstandigheden inroepen. Zoals wel meer gebeurt in dit kleine belgenland, ontbrak het nog maar eens aan financiële mogelijkheden. De N.M.B.S. heeft niet kunnen beschikken over het geld voor een aantal investeringen die ze dringend nodig had. Ons openbaar vervoer heeft geen reserve, onvoldoende personeel en niet genoeg materieel, ook niet op de grote lijnen. Op een doordeweekse dag, wanneer er geen vuiltje of sneeuwvlokje aan de lucht is raakt het treinverkeer op knelpunten, zoals Brussel, meer dan één keer op losse schroeven. Kan je je voorstellen wat het dan wordt als er wat bijzonders te beleven valt, een grill van de winter bijvoorbeeld.

Al bij al is dit een klein doekje voor het bloeden... Het openbaar vervoer zou er ten alle tijde een punt van eer moeten van maken, dat ze desondanks alles toch blijven rijden of glijden. Hier geldt natuurlijk ook de slogan: «Beter voorkomen, dan genezen». De sneeuwpret van drie jaar geleden moest genoeg geweest zijn als les en als argument naar de heren van het beleid toe. Nu is het te laat, het onheil is geschied... maar voor de toekomst zouden wel de bevroren budgetten dringend moeten ontdooid worden!

... En ondertussen stonden wij, snijpervouden, te vergletsjeren in klein Zwitserland. Het zeer mondaine wintersportcentrum begon meer op een Sibisch straffkamp te lijken. «Nooit Meer Bij Sneeuw», mompelde een verkouden medereiziger. Dat denken wij ook, de volgende keer zullen we de troika nemen. **STEV VAN THIELEN**

HET OPENBAAR VERVOER GEZIEN DOOR KINDEROGEN



Zoals wij ook in ons O-nur, mer deden, doen wij nogmaals een oproep aan alle kinderen om eens een tekening te maken over het openbaar vervoer.

De artistieke prestaties kan je naar het volgende adres sturen: **RIJ MAAR AN..**

Aktie Openbaar Vervoer, B.R.T. Omroepcentrum A. Reyerslaan 52 - 1040 BRUSSEL.

De beste tekening uit dit aanbod zullen we elke maand publiceren.



Sneeuwpret of spoorzoeken? (Foto N.M.B.S.)

HET BRENGT U MEER OP!

EEN GOEDE GELDBELEGGING:
-100% ZEKER, 100% VEILIG.

4

Haal meer uit uw geld. Neem Kasbons van het Gemeentekrediet. Op 1, 3, 5 of 10 jaar. 5.000F volstaat reeds. De Kasbons zijn effecten aan toonder, dus naamloos. U doet ermee wat U wil. En ze geven een hoge interest. Raadpleeg uw agent van het Gemeentekrediet.



Gemeentekrediet

KASBONS.

Wilt u er nog iets meer over weten?

Loop dan eens langs bij de agent van het Gemeentekrediet in uw buurt: zijn adres vindt u in de «Gouden Gids» ☎ onder de rubriek «Banken».

Grey Belgium

Sparen bij het Gemeentekrediet zeker en vast

AANBIEDINGEN



PROJECT DE WAKKERE BURGER

Liedtsstraat 27-29
1030 Brussel
02/241 88 33

Burgers ook wakker maken omtrent verkeer!

De gemeenteraadsverkiezingen van 1982 staan voor de deur. Daarom wordt naar aanleiding van de gemeenteraadsverkiezingen van oktober '82 voor gans Vlaanderen een globaal project op gang gebracht onder de naam «DE WAKKERE BURGER».

Het initiatief van dit project ligt bij de Stichting Lodewijk de Raet, maar in de praktijk is «De Wakkere Burger» een autonoom project, ondermeer omdat de meeste onderdelen ervan in directe samenwerking met andere organisaties worden georganiseerd.

Wij krijgen het beleid dat we verdienen, want wij hebben de politici die we verdienen.

Oktober '82 is weer zo'n spectaculair moment dat wij een kansje krijgen, zo wil men het ons doen voorkomen. Maar daarna gaan die verkozenen wel weer hun gang. En daarom is het de bedoeling dat wij als wakkere burgers gaan optreden en eisen stellen.

Er zijn verdergaande inspraakmogelijkheden nodig, en alle betrokkenen en belangstellende moeten reële kansen krijgen om de beslissingen te beïnvloeden. Het project «De Wakkere Burger» wil een nieuwe impuls geven aan de mogelijkheden tot inspraak via b.v. socio-kulturele raden, sport- en jeugdleden, raden voor de derde leeftijd, enz...

Al die inspraak- en informatieperspektieven moeten hard worden gemaakt in een gemeentelijke beleidsnota, of beter nog, in een gemeentelijk reglement. «De Wakkere Burger» eist dus op de eerste plaats reële garanties voor openbaarheid van informatie en inspraak. Daarvoor is het nodig maatregelen te nemen om het politiek bedrijf te ontzuilen, en tevens om de apatie en de onverschilligheid te bestrijden.

Het project «Wakkere Burger» schept unieke kansen om een mensvriendelijk verkeersbeleid te eisen. Een nota van ca. 50 pp werd gewijd aan «verkeer en gemeentebestuur».

Vanuit een streven naar de aanpassing van het verkeer aan de echte mogelijkheden van de mens en z'n omgeving wordt in deze nota gekozen voor:

- het bieden van reële alternatieven voor het autogebruik, te voet, per fiets en openbaar vervoer.
- het beperken van het autoverkeer in ruimten waar de verkeersfunctie ondergeschikt is aan de erf functie;
- het treffen van structurele maatregelen die maximale veiligheid garanderen voor elke weggebruiker.

In een tweede stuk worden een tiental actiepunten en maatregelen

voorgesteld: fietsroutes, sluisoplossingen, fietsstallingen, fietsregistratie, wanneer kiest een autobestuurder voor een fiets, voetganger en hun problemen, oversteekplaatsen met verkeerslichten, parkeerbeleid, carpooling, ongevallenkaart, veilige schoolomgeving, wachtcomfort bij 't openbaar vervoer en inspraak.

Specifiek over Openbaar Vervoer wordt er aangetoond dat de gemeente wel degelijk kan tussenkomen met maatregelen ten gunste van bus en tram. De gemeente is immers de baas over de manier waarop de meeste straten en pleinen worden gebruikt. Zij kan beslissen hoe ze worden ingericht en in hoeverre daar een plaats zal ingeruimd worden voor min of meer comfortabel halten, een eigen rijstrook voor tram of bus, veilige voetpaden en oversteekplaatsen tussen school en bushalte, of tussen kliniek en station. Ook kan de gemeente er voor zorgen dat tram of bus gemakkelijker door de verkeerslichten heen komen (afstandbeïnvloeding).

«De Wakkere Burger» richt zich tot alle belangstellende (groepen en burgers) met een ruim vormingsaanbod. Er is een dikke werkmapp samengesteld bestaande uit een 23-tal richtnota's met informatie, stellingnamen, toelichtingen, kritieken en visies, geschreven door mensen die vertrouwd zijn met welbepaalde onderdelen van het gemeentelijk beleid. Die nota's zijn afzonderlijk verkrijgbaar. De nota «Verkeer» waarover hoger sprake is, is verkrijgbaar voor 60 F. Andere thema's zijn b.v. Ruimtelijke Ordening, Milieu, OCMW's, Ouderen, Buurtwerken, Plattelandsbeleid, Energie, Cultuur, enz... De volledige map met 23 nota's kost 720 F. Dit materiaal dient om plaatselijke groepen te ondersteunen.

Het vormingsaanbod van de «Wakkere Burger» wordt aangevuld met een abonnement op de «Wekker», een drieweekelijks informatiebulletin (100 F voor 10 nrs) een aanbod van videoprogramma's, invul-affiches, stickers, een kleurenposter van GAL, enz...

Alle informatie en bestellingen kunnen gebeuren op het Nationaal sekretariaat «Wakkere Burger». Liedts-

straat 27-29, 1030 Brussel. Tel. (02) 241 88 33.

Daar kan ook de gratis folder «Vormingsaanbod Wakkere Burger» aangevraagd worden.

De Werkgroep Gemeentelijk en Regionaal Beleid die in de schoot van de Aktie Openbaar Vervoer werd samengesteld, zal trachten mogelijke maatregelen en initiatieven, standpunten en commentaar bijeen te brengen als leidraad voor gemeentelijke in-

itiatieven ter bevordering van het openbaar vervoer.

Het spreekt vanzelf dat die leidraad eventuele wakkere burgers ook van dienst kan zijn. Te geleger tijd zal hierover in deze krant verslag worden uitgebracht.

Tevens gaat er zaterdag 20 februari 1982 vanaf 10 u een informatiedag door, met medewerking van de BRT-Aktie Openbare Vervoer, in het LUC Diepenbeek.

VERSCHENEN

De Auto... een modern probleem

De Stichting Leefmilieu V.Z.W. is geen onbekende voor wie technische informatie zoekt over de milieuproblematiek.

In januari '82 heeft deze V.Z.W. in de reeks «monografieën Leefmilieu

Nu» een lijvige paperback voorgesteld met de titel DE AUTO... EEN MODERN PROBLEEM. Het fenomeen auto wordt daarin achtereenvolgens benaderd vanuit het standpunt van de luchtverontreiniging, de geluidshinder, het energieverbruik, de veiligheid en de afvalproblematiek. De laatste twee hoofdstukken behandelen nieuwe motortypes: de niet conventionele verbrandingsmotoren en de elektrische aandrijvingsexperimenten. Het geheel wordt rijkelijk geïllustreerd met figuren en tabellen.

De benadering kan fundamenteel op twee manieren gebeuren: — enerzijds is er de zuiver fysisch-technische invalshoek, die ons een massa materiaal verschaft onder de vorm van exakte getallen, en anderzijds is er de economisch socio-kulturele invalshoek waarbij vooral politieke opties en keuzen belangrijk zijn. Beide benaderingen zijn sterk complementair. Het boek «De auto... Een Modern Probleem» heeft zich, waarschijnlijk bewust, en uit hoofde van de opleiding van de auteurs, gehouden aan de eerste invalshoek.

VAN LAER R. en DE BRABANDER L., De auto... een modern probleem, monografieën leefmilieu nu, 18 De Nederlandse Boekhandel, Antwerpen, 1981, 296 pp. + 20 pp. regist; 22 x 13 cm.

